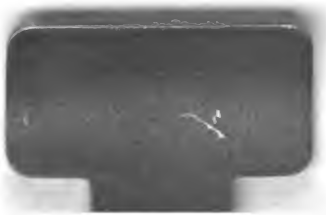
A. Hydr.
517

Die

Leipzig-Hofer Eisenbahn.

Arch. hydr. 517

Eisenbahn.



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die

Leipzig-Hofer

Eisenbahn.

Digitized by Google

Digitized by Google

Die

Leipzig-Hofer

Eisenbahn.

Mit einer Karte.

Leipzig,
Verlag von Gebhardt und Reisland.
1841.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort.

Dem Publikum ſoll durch vorliegendes Schriftchen keineswegs eine vollſtändige Geſchichte und Beſchreibung der Leipzig-Hofer Eiſenbahn gegeben werden; dieß iſt der Natur der Sache nach jetzt noch unmöglich, da das ganze Unternehmen erſt ſeit einem halben Jahre in's Leben getreten iſt. Es ſoll dieſes Schriftchen nur dazu dienen, hauptſächlich auf daſſelbe aufmerkſam und es bekannter zu machen, weil es das erſte iſt, am dem zwei Staatsregierungen unmittelbaren Antheil dadurch genommen, daß ſie ſich als Actionäre mit Ueber-

Digitized by Google

nahme des vierten Theils des Anlagekapitals erklärt und auch übrigens dem Unternehmen ihre kräftigste Unterstützung öffentlich zugesichert haben, wodurch die ganze große Unternehmung bereits im Voraus eine solche sichere Garantie erhalten hat, wie sie bisher bei Unternehmung des Baues einer andern Eisenbahn nicht stattfinden konnte. Diese Garantie ward noch bedeutend erhöhet, indem die baiersche Staatsregierung am 14. Januar 1841 sich gegen die Regierungen Sachsens und Altenburgs schriftlich erklärte und die Gewißheit gab, eine Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Hof auf dem unmittelbaren Wege über Bamberg und Culmbach herzustellen, und somit die Ausführung der Leipzig-Hofer Eisenbahn eigentlich erst zu bedingen und zu realisiren Durch eine sächsisch-baiersche Eisenbahn wird es dann auch erst möglich, daß die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ihre deutsch-nationale Bestimmung vollständig erfüllen können.

Digitized by Google

Der zweite Abschnitt, welcher die technische Beschreibung der Bahn enthält, bedarf wegen seiner Unvollständigkeit die meiste Nachsicht des Lesers. Diese Unvollständigkeit rührt erstens, wie schon erwähnt, davon her, daß die Bahn noch gar nicht vollendet, auch nur zur größern Hälfte hinsichtlich ihrer genau bestimmten Richtung abgesteckt ist, die Strecke durch's Voigtland dagegen vor der Hand bloß eine beiläufige, keinesweges schon fest abgesteckte Richtung erhalten hat; zweitens hinderte der Mangel an vollständig genügenden Notizen, das im zweiten Abschnitte eigentlich vorgesteckte Ziel vollkommen zu erreichen. Demungeachtet wird dieser Abschnitt vielleicht vielen Lesern nicht ganz uninteressant vorkommen, zumal wenn sie die diesem Schriftchen angehängte Karte, auf die der möglichste Fleiß verwendet worden, hierbei zur Hand nehmen, was auch während des Durchlesens des dritten Abschnittes, der gleichsam die Beschreibung einer Fahrt auf der Eisenbahn von Leipzig nach Hof bildet, füglich geschehen kann.

Digitized by Google

Schließlich fühlt sich der Verfasser dieses Schriftchens verpflichtet, denen, die ihm die Benutzung mancher Pläne und andrer Quellen, so weit es möglich war, gestatteten, ergebenst zu danken.

Im Monat October 1841.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichniß.

Seite

Einleitung 1

Erster Abschnitt.

Kurze Geschichte der Leipzig-Hofer Eisenbahn 7

Zweiter Abschnitt.

Beschreibung der Bahn in technischer Hinsicht 21

Dritter Abschnitt.

Topographische, statistische und historische Mittheilungen über die an der Bahn und in deren Nähe liegenden Orte . . . 37

Digitized by Google

Digitized by Google

Einleitung.

Da sowohl die Zahl der ausgeführten, im Bau begriffenen und projectirten Eisenbahnen nur allein in Deutschland ungemein gewachsen ist, als auch der Antheil, welchen die Regierungen an diesen großartigen Unternehmungen bezeigt haben; so wollen wir Einiges über Eisenbahnen überhaupt hier mittheilen, in der Voraussetzung, daß diese Mittheilungen unsern Lesern nicht anders als interessant sein werden.

Zu den drei großen weltgestaltenden Erfindungen: Compaß, Schießpulver und Buchdruckerkunst gesellt sich in unsern Tagen als die vierte: die Benutzung der Dampfkraft, besonders auf den Eisenbahnen. Der auf der Eisenbahn dahinrollende Dampfwagen bringt viel größere Lasten in weit kürzerer Zeit, als es bisher auf irgend eine andere Weise möglich gewesen, von einem Orte zum

Digitized by Google

andern. Ohne das, was künftig erreichbar sein wird, jetzt schon bestimmen zu wollen, kann man doch für jetzt annehmen, daß die geographische Meile, mit Einschluß der nothwendigen Aufenthaltszeiten, in zehn Minuten zurückgelegt werden könne. Auf dieses Maaß der Schnelligkeit und auf die möglichst wohlfeile, gleichzeitige Fortschaffung großer Lasten gründet sich nun eine so mächtige Umgestaltung aller Verkehrsverhältnisse, daß wir die Folgen davon für die Zukunft, wann über ganz Deutschland ein vollständig ausgeführtes Eisenbahnen-Netz ausgebreitet sein wird, schwerlich in ihrem ganzen Umfange zu ermessen im Stande sind.

Die bisherige Geschwindigkeit des Verkehrs betrug im Durchschnitte eine Stunde für die Meile, welche Geschwindigkeit jetzt durch die Eisenbahnen sechsmal größer wird. Letztere haben überdieß einen weit wohlfeilern Fahrpreis anzubieten, als er bei Eilposten, Extraposten u. s. w. je gewährt werden kann. Hieraus geht zur Genüge hervor, daß der Passagier auf der Eisenbahn nicht nur weit weniger Reisekosten aufzuwenden hat, sondern auch zugleich ein unberechenbares Capital an Zeitersparniß gewinnt. Mithin wird sich die Beförderung mittelst Eisenbahnen nicht nur auf die wohlhabenden Classen ausdehnen, sondern sie wird auch als das wohlfeilste und zeitersparendste Communicationsmittel für die minder wohlhabenden, für die arbeitenden, kurz für alle Classen der Gesellschaft zur bemerkbarsten Wohlthat werden, indem die Eisenbahnfahrten zugleich

Digitized by Google

noch eine große Bequemlichkeit darbieten, vor Hitze, Staub, u. s. w. schützen, wodurch sie sogar für die schwächlichste oder verwöhnteste Person benutzbar werden. Alle diese Behauptungen werden durch alle bis jetzt gewonnenen Erfahrungen auf's evidentste bewiesen.

Das ganze Wesen der Eisenbahnen wird folglich nach dem Vorhergehenden durch den Satz: „Eisenbahnen heben die räumlichen Trennungen durch die Zeitverkürzungen auf" vollständig definirt sein.

Da, wie wir oben erfahren haben, die Eisenbahnen eine sechsmal schnellere Communication als andere Transportmittel gewähren, mithin die Entfernungen sechsmal verkleinern; so machen sie folglich auch die Flächenräume 36 mal kleiner. Denn wenn z. B. 4 Städte so im Quadrat liegen, daß jede 6 Meilen von der andern entfernt ist und man zwischen ihnen Eisenbahnen anlegt, so ist es dann ganz so, als sei jede Stadt nur eine Meile von der andern entfernt. Es drängt sich also alles, was auf dem Quadrate von 6 Meilen Seite oder 36 Quadratmeilen Flächenraum liegt, auf ein Quadrat von 1 Meile Seite oder 1 Quadratmeile Flächenraum zusammen. Denn alle Räume sind bloß durch die Zeit, deren man bedarf sie zu durchlaufen, Entfernungen; beschleunigt man diese, so verkürzt sich für den Einfluß auf das Leben und den Verkehr der Raum selbst. Und dieß geschieht durch die Benutzung von Eisenbahnen auf die aller au-

Digitized by Google

genfälligſte Weiſe. Alles Leben, aller Handel, die Märkte der Producte, die geſelligen Beziehungen, die Gelegenheiten und Motive des Vergnügens u. ſ. w. werden ſich insgeſammt auf einem durch die Eiſenbahnen künſtlich concentrirten Raume unfehlbar dicht aneinander drängen. Daher denn jene ſchnelle beinahe augenblicklich eintretende Umwandlung, ſobald eine Eiſenbahnlinie zwiſchen zwei volkreichen Orten bereits befahren wird; daher denn die ſonſt ganz unerklärbare Vervielfältigung des Perſonenverkehrs in ſo großem Verhältniſſe, wie ſie ſchon hier und da ſtattgefunden hat. Da übrigens die Eiſenbahnen noch ſo in der Kindheit liegen, daß die meiſten projectirten Linien noch im Bau begriffen, und erſt einige vollendet ſind; ſo wird es ſchwer halten, ſich jetzt ſchon die vielen und großen Wirkungen als möglich zu denken, die aus allen den einſt vollendeten Eiſenbahnlinien, wenn ihre Benutzung in vollem Gange ſein wird, ſofort entſtehen müſſen.

Aber nicht die Städte allein, ſondern auch das eigentliche Land, der producirende Theil, wird dann ſehr gewinnen. Die Eiſenbahnen bringen nämlich einen außerordentlich vergrößerten Markt zuwege, indem ſie, wie ſchon erwähnt, den Flächenraum ſo ungemein verengern. Dann wird nicht mehr der ſo ungleiche Preis vieler Producte exiſtiren, der bisher hauptſächlich in der Unmöglichkeit lag, ſie von den Orten der Erzeugung ſchnell und wohlfeil bis an den Ort des Verbrauchs zu befördern. Die Märkte werden ſich dann vielleicht an den

Digitized by Google

Haltpunkten der Eisenbahnen begründen, und die Producte durch Zwischenkäufer den Hauptstädten zugeführt werden. In diesen wird nun aber der Preis fallen, das Erzeugniß sich bessern, und auf dem Lande durch den Absatz ihr Werth steigen. Liegen Eisenbahnen zwischen den Hauptstädten des Continents, so wird jedenfalls keine Hungersnoth zu fürchten sein. Auf diese Weise wird sich dann der Mensch mächtig über die weitesten Strecken der Erde stets hilfreiche Hand bieten können. Um von einem kleinern Raume zu reden, Deutschland insbesondere wird die nächste Aussicht haben zur Verwirklichung und somit den factischen Beweis der Richtigkeit aller vorhin ausgesprochenen Ansichten geben.

Fassen wir endlich alle erwähnten Vortheile noch einmal mit kurzen Worten zusammen. Die Bevölkerung eines großen Landes, wie z. B. Deutschland, wird ein in Zahlen gar nicht ausdrückbares Capital an der Vervielfältigung und Erleichterung alles Verkehrs, ferner Zeitersparnisse, Vereinfachung des Geschäftsganges durch das leichter mögliche Betreiben der Angelegenheiten in Person gewinnen; für ein solches Land wird sich der Reiz des Daseins erhöhen, die Mannigfaltigkeit geselliger Verhältnisse, die Schnelligkeit der Sendungen, Nachrichten und Mittheilungen werden sich steigern; es werden die tausendfachen Beziehungen des Menschen zum Menschen im Geschäft, im Umgang, in der Verwandtschaft weit leichter werden, denn die schroffe Kluft großer Trennungen ist schnell verbindend ausgefüllt!

Digitized by Google

Es wird nun bald jeder zu der Einsicht kommen, daß die auf die Ausführung projectirter Eisenbahnlinien verwendeten Capitalien, selbst wenn sie sich nicht aus den Fracht- und Fahrsätzen für Waaren und Personen ergeben sollten, doch zum größten Vortheil der Gesammtheit angelegt wären, und bloß die Actionäre zum Theil die Opfer sein würden, denen der Staat, als die Gesammtheit, sich also wohl zu einer Entschädigung für alle diejenigen Vortheile, welche ihm als müßigem Zuschauer solcher Unternehmungen ohne weiteres zufallen, verpflichtet fühlen sollte.

Diese wenigen Worte werden nun hinreichend sein, die Eingangs aufgestellte Behauptung: „Zu den drei großen weltgestaltenden Erfindungen, dem Compaß, dem Schießpulver und der Buchdruckerkunst, gesellt sich in unsern Tagen als die vierte die Benutzung der Dampfkraft, besonders auf den Eisenbahnen" zu bewahrheiten.

Digitized by Google

Erster Abschnitt.

Geschichte der sächsisch-baierschen Eisenbahn.

Die Gründung einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg, Werdau, Plauen (mit einer Zweigbahn nach Zwickau) an die baiersche Grenze bis Hof war seit mehr als fünf Jahren der Plan eines zu diesem Zwecke in Leipzig und Altenburg gebildeten Comité's. Die Mitglieder desselben waren in Leipzig: A. Olearius, Vors.; E. Becker; O. L. Erdmann; W. Seyfferth; G. Hoffmann, Secr.; in Altenburg: E. Lange, Vors.; A. Besser; E. Dörstling; T. F. Günther; F. A. v. Hopfgarten; F. Lippold; C. A. Schmidt; J. G. Steudemann; L. Kanold, Secr. — Die Ausführung des Projects fand lange Zeit Hindernisse in den ungünstigen Conjuncturen, welche die Zeitumstände hervorgerufen hatten. Indessen konnten dieselben nur dazu beitragen, die Ausführung des Plans fortwährend als höchst wichtig erscheinen zu lassen; auch war dieselbe der Natur der Sache

Digitized by Google

nach von dem Entgegenkommen einer Bahn auf baierschem Gebiete bedingt. Die vor allem hierüber nöthige Gewißheit erfolgte am 14. Januar 1841, indem an diesem Tage zu München zwischen den Regierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg einer Seits und der königl. baierschen Regierung anderer Seits eine Uebereinkunft abgeschlossen wurde, welche die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig auf dem directen Wege über Bamberg, Culmbach und Hof bezweckt und sicher stellt.

Diesen beiden Regierungen konnte die besondere Wichtigkeit des Unternehmens, welches den Verkehr zwischen den Norden und Süden von Deutschland in der Richtung der großen Handelsstraße zu vermitteln bestimmt ist, nicht entgehen, so wie sich im Voraus darauf rechnen ließ, daß das Project bei der für alle großartigen und nationalen Bestrebungen empfänglichen baierschen Regierung gerechte Würdigung finden würde. Dieß und die nun folgenden Mittheilungen sind aus der „Einladung zur Betheiligung bei dem sächsisch-baierschen-Eisenbahn-Unternehmen; Leipzig und Altenburg, den 24. April 1841 (welche gegen Ende dieses Monates dem Publicum von Seiten des oben erwähnten Comité's zugestellt ward) entnommen.

Die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn erheischen eine

Fortsetzung nach Süden, ohne die sie ihre deutsch-nationale Bestimmung nicht vollständig erfüllen können. Diese Fortsetzung zu sichern, war die wichtige Aufgabe, deren Lösung die betreffenden Staaten zum Gegenstande ihrer Aufmerksamkeit und Sorge gemacht hatten. Durch den Abschluß des schon erwähnten Staatsvertrags wurde dieses Ziel glücklich erreicht; allein damit noch nicht zufrieden, sagten die Regierungen Sachsens und Altenburgs einer für die Ausführung der dem sächsischen Gebiete angehörigen Abtheilung der sächsisch-baierschen Gesammtbahn zusammentretenden Actiengesellschaft ihre directe kräftige Mitwirkung unter begünstigenden Bestimmungen zu, über welche die in dem oben erwähnten Einladungsprogramm befindliche Beilage A. das Nähere enthält. — Wir heben daraus nur so viel hervor, daß die beiden mehrerwähnten Regierungen

1) bei dem Actienunternehmen sich mit dem vierten Theile des Anlagecapitals betheiligen;

2) die auf die übrigen drei Viertheile erfolgenden Einzahlungen während des binnen eines, längstens sechsjährigen Zeitraums auszuführenden Bahnbaues mit 4 vom Hundert auf das Jahr aus Staatsmitteln vorschußweise verzinsen, soweit die Reinerträge der Streckenfahrten dazu nicht hinreichen;

3) nach Vollendung des Bahnbaues sowohl für das ursprünglich übernommene Viertheil der Actiensumme, wie für dessen aus den Zinsenvorschüssen erwachsende Vermehrung, wodurch sich die

Digitized by Google

Betheiligung der Staaten annähernd zum dritten Theile des gesammten Actiencapitals erheben wird, auf den darauf ausfallenden Dividentenantheil jedes einzelnen Betriebsjahres zu Gunsten der im freien Verkehre befindlichen Actien Verzicht leisten, sofern diese nicht aus dem Reinertrage eine Rente von 4 Procent erhalten haben; und

4) bei nach 25 Jahren des vollen Betriebes den betreffenden Staaten vorbehaltener käuflicher Uebernahme der ganzen Bahn nebst Zubehörungen den Nominalwerth der Actien in jedem Falle, bei mehr als 4 procentigem Dividendenertrage aber auch einen verhältnißmäßig höhern Kaufpreis gewähren.

Hieraus ersieht man, daß solcher Begünstigungen sich noch keine andere Actiengesellschaft zu erfreuen gehabt hat. Es wird ferner in jenem „Einladungsprogramm" bemerkt, daß nach den, bereits vor einigen Jahren über diesen Gegenstand angestellten Erörterungen, die Straße zwischen Leipzig, Altenburg und Plauen nach Hof schon bei den damaligen, verhältnißmäßig unvollkommenen Beförderungsmitteln, und ehe noch die seitdem entstandenen sächsischen und preußischen Bahnen ihren Einfluß darauf ausüben konnten, eine Frequenz an Personen und Frachtgütern darbot, die an und für sich schon ein bedeutendes Anlagecapital verzinsen würde. Dazu kommt aber der beträchtliche, einer nähern Schätzung noch nicht unterworfene Verkehr, der sich gegenwärtig auf den, mit der sächsisch-baierschen Eisenbahn parallel laufenden Straßen, einer Seits

Digitized by Google

von Halle über Weiſſenfels, Zeitz, Gera und Schleitz nach Hof, anderer Seits von Leipzig über Borna nach dem Erzgebirge bewegt, und der künftig gewiß größtentheils der ſächſiſch-baierſchen Eiſenbahn von ſelbſt zufallen muß. Berückſichtigt man ferner, daß eine durch ſo dicht bevölkerte und gewerbſame Gegenden führende Eiſenbahn längs ihres Laufes eine große und ſtetig wachſende Steigerung des Verkehrs offenbar erzeugen muß; erwägt man zugleich, daß, ſo wie einer Seits das altenburgiſche und reuſſiſche Land, ſo anderer Seits mittelſt der, einen integrirenden Theil des ſächſiſch-baierſchen Eiſenbahn-Unternehmens ausmachenden Zweigbahn von Werdau nach Zwickau der ganze weſtliche Theil des Erzgebirges mit ſeinen überaus mannichfachen Aus- und Einfuhrartikeln, beſonders dem dortigen Steinkohlenreichthume, aufgeſchloſſen und mit der Eiſenbahn in unmittelbare weitere Verzweigung fähige Verbindung gebracht wird; und bedenkt man endlich die Ausſichten, die ſich durch die, von den ſüdlichen Ausgangspunkten der Geſammtbahn aus nach Süden und Weſten künftig beſtimmt zu erwartenden Eiſenbahnverbindungen und ſchon jetzt durch das Ausmünden derſelben am Ludwigskanale für den Verkehr auf ſelbiger eröffnen; — ſo wird es eine gerechtfertigte Behauptung ſein, daß kaum eine zweite Bahn in Deutſchland unter günſtigern Auſpicien in's Leben treten könne, als es nunmehr bei der ſächſiſch-baierſchen der Fall geweſen iſt.

Digitized by Google

Der Comité hatte nun zuerst möglichst genaue Unterlagen zur Veranschlagung des Kostenaufwandes zu gewinnen gesucht. Bald nach seiner Begründung wurde er durch die aus Staatskassen bewilligten Vorschüsse in den Stand gesetzt, die Bahnrichtung vorläufig ausmitteln und feststellen zu lassen. Die Nivellirungsarbeiten ergaben hierbei das erwünschte Resultat der Ausführbarkeit, sofern dieselbe nicht von durchgängiger Anwendung der Dampfkraft abhängen sollte. Nach den hierdurch gewonnenen Vorlagen würde nämlich ein, wiewohl verhältnißmäßig kleiner Theil der Bahn für Transport durch Pferde einzurichten sein.

Außer diesem Nivellement wurden im Jahre 1840 die genauesten Detailvermessungen von Leipzig bis Altenburg und von da bis Crimmitzschau angestellt, so daß es nun möglich geworden, die bezeichneten beiden ersten Sectionen der ganzen Bahn sofort nach Bildung der Gesellschaft in Angriff zu nehmen, da die zum Eintritt der Wirksamkeit des königl. sächs. Expropriationsgesetzes vom 10. Aug. 1837 für die betreffende Bahnlinie nöthige Verordnung förderlich erscheint, während die Abtretung des für die Bahn nöthigen Grundeigenthums in dem Herzogthume Sachsen-Altenburg durch das Mandat vom 13. Januar 1841 gleichfalls genehmigt worden ist.

Die vorhin erwähnten genauen Detailvermessungen wurden auf Anordnung beider sächsischen Staatsregierungen von dem Erbauer der Leipzig-

Digitized by Google

Dresdner Eisenbahn, Major C. Th. Kunz, königl. sächs. Wasserbaudirector, ausgeführt. Der auf diese Messungen, so wie auf die im Eisenbahnfache gewonnenen Erfahrungen von dem genannten Techniker gegründete Kostenanschlag ergab für die, 9 geographische Meilen (zu 13,107 Ellen) umfassenden, beiden ersten Bahnabtheilungen von Leipzig bis Altenburg und von Altenburg bis Crimmitzschau, einschließlich des Aufwandes für Anschaffung der erforderlichen Transportmittel, einen Bedarf von 2427500 Thalern, so daß demnach die Meile in Mittel 270000 Thlr. herzustellen kosten würde. Hierbei wurde der Bahnkörper für 2 Gleise mit 14 Ellen oberer Breite, die vor der Hand bloß nöthige Herstellung eines Gleises (mit Zuschlag von $\frac{1}{10}$ der ganzen Bahnlänge für Ausweichungen und Doppelgleise auf den Bahnhöfen) und 1: 200 als stärkste Steigung, deren größte Länge 4000 Ellen beträgt und welche auf dem ganzen Tracte nur an 5 Stellen in einer Gesammtausdehnung von 10739 Ellen vorkommt, angenommen.

Auf den Anschlag der Bahn bis Crimmitzschau, dessen durch die Vorlagen ermöglichte Genauigkeit befriedigte, ward nun vom Comité die annähernde Berechnung des für die 3te und 4te Abtheilung als erforderlich anzunehmenden Aufwandes begründet. Die 3te Abtheilung umfaßt die Strecke von Crimmitzschau bis Werdau ($1\frac{1}{2}$ Meile) und die Zweigbahn von Werdau nach Zwickau (1 Meile), die 4te Abtheilung dagegen die von Werdau bis zur baier-

Digitized by Google

schen Grenze. Ließ nun gleich der, wenigstens auf einem Theile der letzten Section wahrscheinlich anzuwendende, Transport mittelst Pferden bedeutende Ersparnisse hoffen, waren solche demnächst dadurch, daß sich manche Ansätze für Herstellung der 1. und 2. Abtheilung nicht nach der Meilenzahl erhöhen können, zu erwarten; so nahm doch der Comité für die 11 Meilen von Crimmitzschau bis Zwickau und die baiersche Grenze nicht bloß den Durchschnitt der 270000 Thlr. pr. Meile an, sondern schlug dazu noch 50 Procent der Kosten des für die beiden ersten Sectionen mit 954500 Thlr. in Ansatz gebrachten Unterbaues, mithin auf 11 Meilen die Summe von 584000 Thlr.

Hiernach meinte der Comité, würde kosten

die 1. und 2. Section, . . .	2427500 Thlr.
die 3. und 4. Section, 11 Meilen à 270000 Thlr.	2970000 Thlr.
unter Zuschlag von 50 Procent für den Unterbau	584000 Thlr.
mithin die Herstellung der ganzen Bahn	5981000 Thl.

Es faßte daher der Comité den Beschluß, daß sich nach vorstehender Ueberschlagsrechnung die Annahme eines 6 Millionen Thaler betragenden Anlagecapitals wohl werde rechtfertigen lassen, und es blieb nun noch die Einladung des Publikums zur Theilnahme durch Zeichnung von Actien übrig. Die Bedingungen wegen der Theilnahme wurden in der Beilage B. des mehrerwähnten Einladungsprogramms bekannt

Digitized by Google

gemacht. Unter den in dieser Beilage B. enthaltenen Bedingungen sind folgende besonders bemerkenswerth:

3. Die dem Publicum überlassenen 4½ Millionen Thaler vertheilen sich unter 45000 Actien à 100 Thlr. u. s. w.

4. Auf jede Actie, worüber die Hauptdocumente nach Vollendung der Einschüsse auszugeben sind, wird gegen eine Interimsactie eine Anzahlung von 5 Thlr. geleistet.

9. Den Regierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg steht u. s. w. die mittelst Commissionsertheilung auszuübende Berechtigung zu Abgabe von 50 Stimmen zu.

23. Das Directorium u. s. w. hat Namens der Gesellschaft für dieselbe rechtsverbindlich zu handeln.

Schließlich wurde von den beiden Comité's in dem mehrerwähnten Einladungsprogramm bekannt gemacht, daß vom 3. Mai 1841 an Interimsactien gegen Erlegung des ersten Einschusses von 5 Thlr. pro Stück zu haben sein würden; daß dann auch für möglichst zinsbare und sichere Anlegung der eingehenden Gelder werde Sorge getragen werden.

Den 3. Mai fand nun im Locale der Kaufmannsbörse zu Leipzig um 9 Uhr früh die Zeichnung der Actien mit 5 Thl. Anzahlung unter einem ungemeinen Andrange statt, und schon Mittags 1 Uhr war die Ausgabe der für Leipzig bestimmten

Digitized by Google

Actienzahl, welche 36000 Stück betrug, bewerkstelligt. Zu gleicher Zeit wurden in Altenburg 9000 Stück sehr rasch gezeichnet, und dem Versuche, dort die Quantität der Actien von Leipzig aus zu vermehren, konnte nicht mehr entsprochen werden.

Später, den 15. Mai, erschien von Dresden aus eine Bekanntmachung des königl. sächs. Ministeriums des Innern, die eine Verordnung enthielt, welche den Eintritt der Wirksamkeit des Gesetzes vom 10. August 1837 in Bezug auf die sächsisch-baiersche Eisenbahn und die Zweigbahn von Werdau nach Zwickau betrifft.

Den 22. Juni fand in der Buchhändlerbörse zu Leipzig die erste Generalversammlung der Actionäre statt, in welcher der Leipziger Vorsitzende des Comité's, Kaufmann Olearius, eine geschichtliche Darstellung der allmäligen Entwickelung des Unternehmens gab, der Kreisdirector Dr. v. Falkenstein aber mittheilte, daß Leipzig nun der Centralpunkt eines deutschen Eisenbahnsystems wirklich werden könne, daß die Bahn binnen 6 Jahren vollendet sein und am 1. Juli d. J. deshalb der Angriff des Werkes von Seiten sämmtlicher Betheiligten gleichzeitig zwischen Nürnberg und Bamberg, und von Bamberg über Lichtenfels nach Hof, sowie zwischen Leipzig und Altenburg und Crimmitzschau erfolgen müsse; ferner habe der König von Baiern den nationalen Entschluß zu erkennen gegeben, daß auch von Nürnberg nach Augsburg eine Bahn gebaut werden sollte, während die Bahn von Augsburg

Digitized by Google

nach München schon befahren werde; auch meinte der Herr Kreisdirector, wahrscheinlich werde dieses Werk binnen 8 Jahren vollendet werden. — Hierauf wurde zur Wahl von 18 Ausschußmitgliedern geschritten, die sich mit 6 verstärkten, und diese 24 wählten dann das Directorium. — Von 504 anwesenden Actionären wurden 23537 Interimsactien producirt. Ersteren, so wie den zur Abgabe der Regierungsstimmen Beauftragten wurden 506 Wahlzettel und eben so viel Stimmkarten, in Summa zur Abgabe von 2273 Stimmen berechtigend, übergeben. — In's Directorium traten nun laut der öffentlichen Bekanntmachung vom 28. Juni ein: Regierungsrath Freiherr v. Friesen; Dr. Gustav Hoffmann Vorsitzender; Kaufmann Wilhelm Apel; Prof. Wilhelm Dindorf; Kaufmann Wilhelm Seyffert (Stellvertreter des Vorsitzenden); Vorsitzender des Ausschusses ist Kaufmann Heinrich Poppe, Secretär Advocat Franz Brunner. Die übrigen Mitglieder des Ausschusses sind: Kammerherr von Arnim auf Planitz bei Zwickau; Banquier Becker in Leipzig; G. C. von Bodenhausen auf Burgchemnitz; Generalconsul Claus in Leipzig; Kaufmann Dörstling in Altenburg; Prof. Erdmann in Leipzig; Buchhändler Fleischer in Leipzig; Baudirector Geutebrück in Leipzig; Bürgermeister Dr. Groß in Leipzig; Advoc. von Hake in Leipzig; Bürgermeister Hempel in Altenburg; Ober-Post-Amts-Rath von Löben in Leipzig; Kaufmann Olearius in Leipzig; Regierungsrath Schuderoff in

Digitized by Google

Altenburg; Hauptman Simon in Leipzig; Stadtgerichtsrath Steche in Leipzig; Lieutenant Stockmann auf Zöpen und Stadtrath Zenker in Leipzig.

Vom Directorium ward hierauf Herr Friedr. Aug. Dorn zum Bevollmächtigten gewählt.

Bald nachher ward das Bureau der Eisenbahncompagnie zu Leipzig auf der Petersstraße in Nr. $\frac{38}{29}$ eine Treppe hoch begründet, und um diese Zeit fällt zugleich der große Andrang der um eine Anstellung bei der Eisenbahn sich Bewerbenden, wie eine Bekanntmachung des Directoriums (vom 30. Juni) anzudeuten schien.

Den 1. Juli nun begannen die ersten Arbeiten der Bahn auf verschiedenen Punkten, unter andern in der Nähe von Leipzig bei Raschwitz, so wie bei Altenburg, und zwar unter angemessenen Feierlichkeiten. Die Hauptsache aber, nämlich die Bestimmung des Orts für den Leipziger Bahnhof, war noch nicht mit berücksichtigt, sondern einstweilen unentschieden gelassen worden. Im Ganzen genommen gab es drei Vorschläge: 1) den Bahnhof neben den bisherigen beiden Bahnhöfen (der Leipzig-Dresdener und Leipzig-Magdeburger Eisenbahn) oder 2) vor dem Windmühlenthore oder 3) auf dem Reimer'schen Gartengrundstücke anzulegen. Für und wider jeden dieser drei Vorschläge erschienen im Leipziger Tageblatte von Seiten des Publicums Aufsätze, wie z. B. den 20. Juni, den 4. und 7. Juli. Jetzt, Ende Septembers, scheint man für die Anlegung des Bahnhofes vor

Digitized by Google

dem Windmühlenthore, aus allerdings vielen und richtigen Rücksichten, günstig gestimmt zu sein. Unterdessen veröffentlichte am 12. Juli das Directorium eine, unterm 5. Juli datirte, Ministerialverordnung des Inhalts, daß die königl. sächs. Ministerien der Finanzen und des Innern den Beschluß gefaßt, die Verzinsung der auf die sächsisch-baierschen Eisenbahnactien geleisteten Einzahlungen von und mit dem 1. Juni 1841 eintreten zu lassen.— Zugleich machte das Directorium bekannt, die Regierung des Herzogthums Sachsen-Altenburg habe die Genehmigung des Beginnes der Verzinsung mit Anfang Juni 1841 ebenmäßig ausgesprochen. Den 7. Juli machte die Leipziger Kreisdirection bekannt, daß nach geschehener vorzugsweiser Berücksichtigung der Inländer auch Ausländer als Arbeiter bei der Bahn Beschäftigung finden könnten. Es hatte nämlich das Directorium am 5. Juli öffentlich angezeigt, daß zu Ende des Monats noch einige 100 Arbeiter Beschäftigung erhalten könnten und deshalb sich den 29. Juli auf den Werkplätzen Raschwitz bei Leipzig, Kühritzsch bei Borna, Lobstädt und Altenburg zu melden hätten. Unterm 23. Juli erfolgte auch die erste öffentliche Bekanntmachung des Leipziger Kreisamtes, die erfolgten Grundstücksabtretungen (nach 8 elligen □ Ruthen angegeben) und die dafür angesetzten Entschädigungssummen betreffend.— Seit dem Anfange Juli's bereits ward auch im Leipziger Börsenzettel der Cours (im 14. Thalerfuß) der sächsisch-baierschen Eisenbahnactien excl. Zinsen

pro 100 Thlr. zu notiren angefangen. Die Actien wurden vom 1. Juli an bis nach dem 9. August angeboten, später aber gesucht; nämlich, sie wurden

angeboten den 2. Juli zu 99
= 9. = = 99
= 12. = = 99
= 16. = = 98¾
= 19. = = 98½
= 23. = = 98¼
= 26. = = 98¼
= 30. = = 98
= 6. Aug. zu 98
= 9. = = 98

und gesucht

den 13. August zu 97¾
= 16. = = 98
= 20. = = 98½
= 23. = = 98¼
= 27. = = 98¼
= 30. = = 98¾

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Beschreibung der Bahn in technischer Hinsicht.

Zu der Zeit, da das Nachstehende entworfen und in Zusammenhang gebracht worden, nämlich Anfang Octobers 1841, konnte, da der Bau der ganzen Bahn zwar mit dem 1. Juli 1841 begonnen, die eigentlichen Arbeiten jedoch erst in dem nächsten Monate ernstlich vorgenommen wurden, natürlich von einer Vollendung der ganzen Bahn und deren Beschreibung in technischer Hinsicht noch ganz und gar nicht die Rede sein. Es konnte daher auch nur das mitgetheilt werden, was hinsichtlich der bis zu Ende Septembers 1841 stattgefundenen Arbeiten u. s. w. dem Verfasser bekannt geworden ist.

Vor der Hand ist nur die erste und zweite Abtheilung der Bahn, welche die Strecke von Leipzig bis Crimmitzschau begreift, genau vermessen und sofort der Bau derselben in Angriff genommen

Digitized by Google

worden. Was den Bau selbst anbelangt, so hat derselbe vor der Hand bloß zwischen Raschwitz bei Leipzig und an den Linden südwärts von Altenburg begonnen. Selbst die Lage des Leipziger Bahnhofes ist (Anfang Octobers) noch immer nicht entschieden, daher denn auch in den nachstehenden beiden Monatsrapporten kein Ortsname für die erste Section angegeben ist.

Zur ersten Abtheilung gehören 5 Sectionen, nämlich:

1. — unbestimmt noch,
2. Raschwitz,
3. Großstädteln,
4. Kühritzsch und
5. Lobstädt.

Den Anfang der zweiten Abtheilung bilden die 6te und 7te Section, nämlich:

6. { Plottendorf / Altenburg }
7. An den Linden.

Es mögen nun hier die vorhin erwähnten Monats-Rapporte des Oberingenieurs der Leipzig-Hofer-Eisenbahn, Herrn Major und Wasserbau-Director C. Th. Kunz (datirt Dresden den 3. September und 2. October 1841), wie sie dem Verfasser vom Bureau der Compagnie in Abschrift gegeben worden, vollständig folgen, wobei ihm zugleich die Angabe zu Theil ward, daß in den folgenden tabellarischen Uebersichten stets die alte (bis jetzt gebräuchliche) sächsische Elle zu verstehen sei.

Digitized by Google

Monats = Rapport

für Monat August 1841.

A. Summarischer Rapport.

Abtheilung.	Section.	Werkplatz.	Fertige Planie in Ellen.	Bewegte Erdmassen in Kubikellen in Monat	Bewegte Erdmassen in Kubikellen in Summa	Arbeiterzahl. in Summa	Arbeiterzahl. darunter Ausländer	Anmerkungen.
1.	1	—	—	—	—	—	—	
	2	Raschwitz	600	96131	96131	34	12	Raschwitzer Flur.
	3	Gt. Städteln	2600	72372	72372	272	160	Oetzscher u. Städtelner Flur.
	4	Kühritzsch	990	33689	33689	175	132	Trachenauer u. Kahnsdorf. Fl.
	5	Lobstädt	1029	36545	36545	127	83	Pürstner u. Bräunsdorfer Fl.
2.	6	Plottendorf	—	9369	9369	92	60	Plottendorf und Trebanz
	—	Altenburg	150	82800	82800	198	108	Altenburg, Kauerndorf, und Raschphas.
	7	a. d. Linden	450	53752	53752	170	101	desgl. desgl. und Stünzhain.
2	6	7	5819	384658	384658	1068	656	Summa.

Digitized by Google

B. Detail-Rapport.

Bestand des Materials am Schlusse des Monats.

Section.	Karren.	Laufende Ellen. Fahrdielen.	Handrammen.	Stangen.	Pfähle.
2te 3te	286	4889	46	605 266	160
4te	239	1577	30	255	—
5te	281	1938	30	240	—
6te	309	3768	58	300	300
7te	127	3847	19	150	300
Summa	1242	16019	183	1816	760

Digitized by Google

Das höchste Tagelohn war 10 Ngr.

Der tägliche Verdienst eines Accord-Erdarbeiters betrug:

2te	Sect.	im	Maximo	18½	Ngr.	im	Minimo	12½ Ngr.
3te	"	"	"	18,9	"	"	"	12,7 "
4te	"	"	"	14	"	"	"	12½ "
5te	"	"	"	14½	"	"	"	14½ "
6te	"	"	"	15,1	"	"	"	13 "
7te	"	"	"	16	"	"	"	14 "

Kunstarbeiten.

Es wurden 5 größere Brücken in Angriff genommen und 7 Schleußen vollendet.

Bis zum Schlusse des Monats kamen unter den Arbeitern 17 Krankenfälle, Verrenkungen, Lähmungen, Ruhr, Wechselfieber, ein Arm- und ein Beinbruch vor; die Leute wurden in die Krankenverpflegung gebracht.

Digitized by Google

Monats-Rapport.

Monat September 1841.

A. Summarischer Rapport.

Abtheilung.	Section.	Werkplatz.	Fertige Planie in Ellen.	Bewegte Erdmassen in Kubikellen.		Arbeiterzahl.		Anmerkungen.
				im Monat.	in Summa.	in Summa.	darunter Ausländer.	
1.	1	—	—	—	—	—	—	Im vergangenen Monat wurden 10379 laufende Ellen Planie fertig. Die fertige Planie betrug im Königr. Sachs. 15200 Ell. Herzogth. " 998 " 16198 Sa. Die bewegten Massen betrugen im Kgr. Sachs. 479422 K. E. Herzgth. " 333873 " " Sa. 813295 K. E.
	2	Raschwitz.	600	9182	105314	56	28	
	3	Gr. Städteln.	6700	103991	176363	341	185	
	4	Kühritzsch.	5800	75856	109545	257	193	
	5	Lobstädt.	2100	51655	88200	268	176	
2.	6	Plottendorf.	112	32439	41808	140	70	
	7	Altenburg.	236	115660	198460	310	126	
		a. d. Linden.	650	39853	93605	259	116	
		Summa	16198	428636	813295	1631	894	

B. Detail-Rapport.

Bestand des technischen Personals.

a) zur Bauführung.

1	Abtheilungs-Ingenieur	wie im vorigen Monat.
5	Sections-Ingenieure	
1	Ingenieur-Assistent	
5	Bauschreiber	
10	Schirrmeister	
12	Bahnwächter.	
	Ueberdieß:	
4	Stellmacher	
6	Zimmerleute	
37	Maurer	
Summa 81	Mann.	

b) im technischen Bureau und zu den Vorarbeiten.

2	Sections-Ingenieure	wie im vorigen Monat.
1	Architekt	
5	Vermessungs-Ingen.	
1	Ingenieur-Assistent	
1	Rechnungsführer	
2	Expedienten	
1	Aufwärter.	
Summa 13	Mann.	

Anmerkung. Der Vermessungs-Ingenieur von Kiesewetter, (mit gleichem Gehalte, wie die übrigen) kam später zum Personale.

Digitized by Google

Bestand der Baugeräthschaften.

Sectionen.	Karren.	Fahrdielen in laufenden Ellen.	Handrammen.	Stangen. Stück.	Anmerkung.
2te und 3te	574	6227	46	3699	—
4te	249	3798	30	645	—
5te	281	3586	30	210	—
6te	362	4974	58	480	—
7te	164	4559	29	174	—
Summa	1630	23144	193	5208	—

Der Erdtransport wurde auf der 2ten, 3ten, 4ten, 5ten und 7ten Section ausschließlich mit Schubkarren, auf der 6ten Section aber überdieß mit Wippkarren und Pferden bewerkstelligt, wobei 28 Pferde im Zuge gingen.

Der Verdienst des Erdarbeiters betrug:
im Tagelohne . . . 7,5 Ngr. bis 10 Ngr.
im Gedinge in minimo 13,8 = und 19,2 = — in maximo
durchschnittlich 16,5 Ngr.

An Kunstarbeiten ward theils vollendet, theils in Angriff genommen:

Section.	Bauwerk.	Pfahl-nummer.	Voll-endet.	In Angriff.
2te	Brücke	Nr. 91	fertig	—
	Wölbschleuße	= 93	—	angefangen
3te	Brücke	= 107	desgl.	—
	Wölbschleuße	= 164	—	desgl.
4te	Wölbschleuße	= 344	desgl.	—
	do.	= 325	desgl.	—
	Deckschleuße	= 321	desgl.	—
	do.	= 325	desgl.	—
	Wölbschleuße	= 312	—	desgl.
5te	Wölbschleuße	= 365	desgl.	—
	Deckschleuße	= 394	desgl.	—
	do.	= 394	desgl.	—
	Wölbschleuße	= 368	—	desgl.
6te	Wölbschleuße	= 680	desgl.	—
	do.	= 678	desgl.	—
	Deckschleuße	= 663	desgl.	—
	do.	Anlageweg	desgl.	—
	Brücke	Nr. 666	desgl.	—
	do.	= 670	—	desgl.
7te	große Brücke am Bahnhofe.	—	—	desgl.
Summa	der fert. Bauwerke.	—	14	—

An Interimsgebäuden befanden sich auf der Bahn 7 Werk- und Wachthütten.

In dem Stünzhainer Steinbruche wurden 78 Kubik-Ruthen Steine gebrochen und abgefahren.

Digitized by Google

Krankmeldungen.

15	Mann	an Ruhr
6	=	= Fieber
26	=	= Verrenkungen u. krank. Füßen
1	=	= Armbruch
1	=	= Beinbruch.

Summa 49 Mann.

Die sämmtliche, zum Baue nöthige, Bodenfläche in den Fluren von Raschwitz bis Stünzhain, eine Stunde hinter der Residenz Altenburg, wurde von den Expropriations-Commissionen an den Ober-Ingenieur übergeben.

Die Vermessungs-Ingenieure von Kiesewetter und Cunradi gingen am 25. September auf die Linie von Stünzhain bis Crimmitzschau, commandirt dahin, um die Vorarbeiten zur fernern Expropriation bis dahin zu bewerkstelligen.

Die nun folgenden beiden tabellarischen Uebersichten, welche die Niveauveränderungen der Bahn in der Verticalebene und die Veränderungen der Bahnrichtung in der Horizontalebene enthalten, gründen sich auf eine Copie, welche der Verfasser von einem auf dem Bureau der Compagnie vorhandenen, sehr genau ausgearbeiteten Profilrisse entnommen hat.

Digitized by Google

Niveauveränderungen der Bahn in der Verticalebene.

Länge der Bahnstrecke in Ellen.	Verhältnißzahl aus Höhe in Länge.	In der Nähe des Endpunktes liegende Orte.
1) 1000	fallend 1:10000	
2) 3000	steigend 1:300	Connewitz.
3) 5000	fallend 1:250	Raschwitz.
4) 900	horizontal	
5) 3000	steigend 1:250	Oetsch.
6) 4300	horizontal	
7) 3000	steigend 1:300	Gr. Deuben.
8) 2100	horizontal	Stöhna.
9) 4000	steigend 1:320	Böhlen.
10) 1300	horizontal	Weg n. Böhlen.
11) 1800	steigend 1:400	Gaulis.
12) 2100	horizontal	Lippendorf.
13) 4900	steigend 1:400	Kahnsdorf.
14) 1000	horizontal	
15) 1000	steigend 1:500	Pürsten.
16) 1000	horizontal	
17) 4300	steigend 1:430	Deutzen.
18) 3500	steigend 1:280	Röthgen.
19) 5000	steigend 1:500	Breitingen.
20) 5000	horizontal	Plottendorf.
21) 2400	steigend 1:240	
22) 400	horizontal	
23) 1500	fallend 1:200	Trebanz.

Latus 61500

Länge der Bahnstrecke in Ellen.	Verhältnißzahl aus Höhe in Länge.	In d. Nähe des Endpunktes lieg. Orte.
Transp. 61500		
24) 500	horizontal	
25) 1500	steigend 1:200	Gerstenberg.
26) 500	horizontal	
27) 6400	steigend 1:250	
28) 400	horizontal	Altenburg.
29) 900	fallend 1:300	
30) 4900	horizontal	
31) 2000	fallend 1:1000	Poschwitz.
32) 5500	horizontal	Kotteritz.
33) 3000	steigend 1:250	
34) 1350	horizontal	Pleiße.
35) 1900	steigend 1:500	
36) 4839	steigend 1:200	
37) 1956	fallend 1:500	Zürchau.
38) 3200	steigend 1:400	
39) 2700	steigend 1:300	Gößnitz.
40) 1400	horizontal	
41) 2400	steigend 1:200	Nertitz.
42) 1500	steigend 1:350	
43) 1000	horizontal	
44) 2000	steigend 1:200	Grenze.
45) 2300	steigend 1:250	
46) 1000	horizontal	Grenze.
47) 1700	steigend 1:300	
48) 2100	steigend 1:500	Leitelshain.
49) 1964	steigend 1:350	Crimmitzschau.
Summa 120409		

Digitized by Google

Aus der vorstehenden tabellarischen Uebersicht ersehen wir, daß die Bahnstrecke zwischen Leipzig und Crimmitzschau im Ganzen genommen nur geringe Niveauveränderungen hat. Die 18 horizontalen Bahnstrecken haben zusammen eine Länge von 34650 Ellen; die längste von 5500 Ellen ist im Altenburgischen in der Gegend von Kotteritz, die beiden kleinsten Strecken von 400 Ellen befinden sich ebenfalls im Altenburgischen bei Trebanz und Altenburg. Die 6 fallenden Bahnstrecken haben zusammen eine Länge von 12356 Ellen; die längste von 2000 Ellen ist unweit des Altenburgischen Dorfes Poschwitz; die kleinste von 900 Ellen trifft man zwischen Altenburg und Poschwitz, doch jenem Orte näher, an. Die von einander am meisten abweichenden Fallverhältnisse finden zwischen Leipzig und Connewitz (1:10000) und bei dem bereits erwähnten Dorfe Trebanz (1:200) statt; das mittlere Fallverhältniß, welches 1:2042 ist, ist nirgends vorhanden; am meisten nähert sich demselben das Fallverhältniß (1:1000) unfern Poschwitz. Endlich betragen die 25 steigenden Bahnstrecken in Gesammtlänge 54303 Ellen; die längste von 6400 Ellen liegt zwischen Gerstenberg und Altenburg, dagegen die kleinste Bahnstrecke von 1500 Ellen bei Gerstenberg und Nertitz im Altenburgischen. Die von einander am meisten abweichenden Steigverhältnisse finden viermal (1:500), nämlich bei Pürsten, Breitingen, zwischen Kotteritz und Zürchau im Pleißenthale und bei Leitelshain unweit Crimmitzschau, und

Digitized by Google

zweimal (1:200), nämlich bei Gerstenberg und unfern Zücchau statt. Dem mittlern Steigverhältniß, welches 1:327 ist, nähert sich das bei Böhlen stattfindende Steigverhältniß (1:320) am meisten.

Veränderungen der Bahnrichtung in der Horizontalebene.

Gerade Strecke in Ellen.	Bogenlänge in Ell.	Radius in Ellen.	In der Nähe liegende Orte.
1) 3800			
2)	3200	3000	Connewitz.
3) 500			
4)	2835,4	3000	Pleiße, Raschwitz
5) 11069,6			
6)	1195	5200	Stöhna.
7) 5000			
8)	2350,37	4000	Gaulis.
9) 6349,6			
10)	3420,8	8000	Pürsten.
11) 8440,6			
12)	929,8	6000	Regis.
13) 8069,05			
14)	1593,6	3000	
15) 3745,65			
16)	1134,5	2000	Zetzscha.
17) 3658,25			
18)	742	3000	Kauerndorf.
19) 665,75			
Lat. 51298,5	17401,47		

Digitized by Google

Gerade Strecke in Ellen.	Bogenlänge in Ell.	Radius in Ellen.	In der Nähe liegende Orte.
Tr. 51298,5	17401,47		
20) 712,5			
21)	654,4	3000	
22) 1333,			
23)	2000	2000	Borgishain.
24)	2000	1400	Wendischleuba.
25) 100			
26)	1150	2000	Remsa.
27) 5979			
28)	1649,7	2000	
29) 6471,5			
30)	1303	1400	der Frankenberg.
31)	514	2000	Gardschütz.
32) 522			
33)	791	2000	Lehndorf.
34) 1368			
35)	2166,7	2000	
36) 9082,05			
37)	565,5	2000	Zschöpel.
38) 2260,55			
39)	1212,9	2000	Poritz, Grenze.
40) 3556,55			
41)	1379	2000	Pleiße, Mühlgr.
42) 3037,75			
Sa. 85721,5	32787,67		

also die ganze Bahnlänge zwischen Leipzig und Crimmitzschau: 118509,17 Ellen.

Digitized by Google

Aus der vorstehenden tabellarischen Uebersicht ersieht man sogleich, daß es, in Bezug auf die Horizontalebene zwischen Leipzig und Crimmitzschau eben so viel gerade als gekrümmte Bahnstrecken giebt. Die Gesammtlänge aller gerade fortlaufenden Bahnstrecken beträgt 85721½ Ellen, die aller kreisförmig gekrümmten Strecken 32787¾ Ellen, mithin ist jene über 2½ mal größer als diese. Die längste gerade fortlaufende Bahnstrecke liegt zwischen Raschwitz und Stöhna, die kürzeste zwischen Wendischleuba und Remsa. Die längste gekrümmte Strecke, nämlich 3420$\frac{8}{10}$ Ellen (mit einem Radius von 8000 Ellen beschrieben) wird bei Pürsten angetroffen, die kürzeste, von 514 Ellen (mit einem Halbmesser von 2000 Ellen angelegt) bei Gardschütz. Die bei Pürsten liegende 3420$\frac{8}{10}$ Ellen lange Bogenstrecke ist mit dem größten Radius, nämlich von 8000 Ellen, dagegen die unfern Wendischleuba liegende Bogenstrecke von 2000 Ellen und das um den Frankenberg herum angelegte Bogenstück (1303 Ellen lang) mit dem kleinsten Radius, nämlich von 1400 Ellen, beschrieben.

Digitized by Google

Dritter Abschnitt.

Topographische, statistische und historische Mittheilungen über die an der Bahn und in deren Nähe liegenden Orte.

Die sächsisch-baiersche Eisenbahn erstreckt sich in einer Länge von 19 geogr. Meilen von 50° 18′ bis 51° 20′ N. B. und von 29° 37′ bis 30° 2′ O. L., indem sie durch den leipziger Kreis, durch das Herzogthum Altenburg, durch den erzgebirgischen und voigtländischen Kreis nach Baiern läuft. Das Terrain ist, im Ganzen genommen, günstig, indeß wird es von Crimmitzschau an durch den erzgebirgischen und voigtländischen Kreis bis nach Hof immer gebirgiger, und wird mithin der Anlegung der Bahn in jenen Gegenden nicht wenige und nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten in den Weg legen. Bezeichnet das Wort Eisenbahngebiet denjenigen Landesstrich, auf den die Bahn den

unmittelbarsten Einfluß ausübt; so enthält, ohne den in's Altenburgische fallenden Theil mit seinen zugehörigen Ortschaften mitzurechnen, das Gebiet der Leipzig-Hofer Eisenbahn (sobald man voraussetzt, das Eisenbahngebiet habe zu beiden Seiten der Bahn eine Breite von 2 Meilen) auf einem Flächenraume von etwa 33 Quadratmeilen 34 sächsische Orte, deren jeder mehr als 1000 Einwohner hat, mit 102500 Menschen, und zwar ohne Leipzig mit seinen 50000 Einwohnern und ohne die vielen kleinern Ortschaften mit ihren Bewohnern, die, in der Nähe der Bahn gelegen, eigentlich noch hinzu gerechnet werden müssen.

Leipzig, der eine Endpunkt der Magdeburger sowohl als der Dresdener Eisenbahn, an den Flüssen Elster, Pleiße und Parthe, im 51° 20′ N. Br. und 30° 2′ O. L. gelegen, die zweite Stadt des Königreichs Sachsen, mit etwas mehr als 50000 Einwohnern, höchstwahrscheinlich von den Sorbenwenden im 9. Jahrh. begründet unter dem Namen Lipsk (Lindenhain), kommt zuerst unter Otto dem Reichen im 12. Jahrh. als eine bereits ziemlich ansehnliche Stadt mit ihren 1157 und 1158 errichteten Messen in Erwähnung. Diese Messen haben Leipzig seitdem zu einem Hauptort des Welthandels gemacht, so wie es durch die 1409 von Fricdrich dem Streitbaren begründete Universität gleichsam zum Mittelpunkte der Wissenschaften in Deutschland geworden ist, wozu die jährliche, in ihrer Art fast einzige, Buchhändlermesse ungemein

Digitized by Google

viel beiträgt. — Leipzig ist Zeuge großer Kriegsbegebenheiten gewesen, so den 15. und 22. Sept. 1631, den 8. Dec. 1642, den 30. Nov. 1745, den 18. Oct. 1806, den 22. Juni 1809, den 31. März 1813, den 16. bis 19. Oct. 1813. — Leipzig hat seit ungefähr 4 Jahren auch zwei ganz neue Vorstädte, die Friedrichstadt (vor dem Dresdener Thore) und die Marienstadt (vor dem Schützenthore); ein dritter Anbau vor dem Windmühlenthore wird wohl in der Folge, wenn die sächsisch-baiersche Eisenbahn befahren wird, noch ansehnlicher werden, besonders, wenn der Bahnhof für die genannte Bahn noch vor dem Windmühlenthore angelegt werden sollte. Auf der nordöstlichen Seite der Stadt, zwischen dem Halleschen und Grimma'schen Thore befinden sich unweit der Promenade die Bahnhöfe der Dresdener und Magdeburger Eisenbahn nahe bei einander, und unweit davon das Hotel zur Stadt Rom. — Die prächtigen Gebäude neuester Zeit sind namentlich die Post, das Augusteum, Härtels Palais, die zweite Bürgerschule, die Casernen, die Buchhändlerbörse, das Café français u. a. —; große alterthümliche Bauwerke hat Leipzig zwar nicht aufzuweisen, dagegen viele sonst schöne öffentliche und Privatgebäude, besonders in den neuen Vorstädten, wo zugleich eine große Menge von freundlichen Gärten anzutreffen ist. Ueberhaupt ist Leipzig wegen seiner herrlichen Promenaden, Gärten, Vergnügungsorte (z. B. das Rosenthal, Gohlis, Zweinaundorf

Digitized by Google

Schönefeld u. ſ. w.) bekannt genug. — Ausführliche Notizen über Leipzig wird man beſonders in zwei Werkchen: „C. Gretſchel's Beſchreibung von Leipzig" und „Ganz Leipzig für 8 Groſchen" antreffen.

Bei Leipzig liegen weſtwärts von der ſächſiſch-baierſchen Eiſenbahn die Dörfer Lindenau mit **1000**, Groß- und Kleinzſchocher und Windorf mit **1100** Bewohnern, etwas entfernter das Städtchen Markranſtädt mit **1000** Einwohnern, oſtwärts aber Volkmarsdorf mit **1400** und Stötteritz mit **2300** Bewohnern.

Während der Fahrt auf der ſächſiſch-baierſchen Eiſenbahn, von Leipzig aus nach Hof, kommen wir bei Connewitz, das rechts von der Bahn liegt, vorbei, in deſſen benachbarten Holze während der Schlacht bei Leipzig die Polen, als Verbündete der Franzoſen, tapfer gegen die Oeſtreicher fochten, deren General Merveldt in die Hände der Franzoſen fiel.— Bald liegt uns, nachdem wir die Pleiße zum erſtenmal paſſirt, Raſchwitz zur Linken, ein Vergnügungsort der Leipziger, mit einer in italieniſchem Geſchmack erbauten Villa. Hierauf geht die Fahrt bei Oetzſch, Großſtädteln, Großdeuben, Stöhna und Böhlen vorbei. Von Böhlen aus rechts liegt, ein Stündchen entfernt, das Städtchen Zwenckau an der Leipzig-Zeitzer Straße, unfern der weißen Elſter, mit **2440** Einwohnern, und jenſeits derſelben Eithra mit dem bekannten großen Garten. Dagegen liegt links von der Eiſenbahn, in einer Entfernung von

Digitized by Google

einer Stunde, der Flecken Liebertwolkwitz mit 1000 Einwohnern, eine halbe Stunde entfernt das Städtchen Röthа (mit 1500 Bewohnern), in deſſen Umgegend viele Pfeifenthongruben angetroffen werden, und noch eine Stunde weiter die Stadt Borna (an der Wiehra) mit ungefähr 3700 Einwohnern, durch welchen Ort die Leipzig-Chemnitzer Chauſſee geht. Man findet daſelbſt beſonders Töpfer und Schuhmacher. Bei fortgeſetzter Fahrt, welche bei den Dörfern Gaulis, Lippendorf, Trachenau, Kahnsdorf, die Lobſtädter Chauſſee durchſchneidend, Pürſten, Bräunsdorf, Bergisdorf, Deutzen und Röthgen vorbei geht, wird man links, eine halbe Stunde von der Bahn, den Flecken Lobſtädt (an der Pleiße), der ungefähr 540 Einwohner hat, wahrnehmen; dagegen liegt rechts in einer Entfernung von 2 Stunden die Stadt Pegau an der Elſter mit 3400 Einwohnern, von denen Viele Schuhmacher, Tuch- und Leineweber und Gerber ſind, ſo wie das Städtchen Groitzſch mit 1640 Bewohnern, von denen Viele Schuhmacher ſind, welche die bekannten Groitzſcher Pantoffeln liefern. Das Städtchen Regis, das 570 Einwohner hat, liegt kaum eine halbe Stunde links von der Bahn, welche nun bei dem Dorfe Breitingen vorbei aus dem leipziger Kreiſe in das Herzogthum Altenburg und zwar unfern des Dorfes Haſſelbach eintritt. Von hieraus rechts $1\frac{1}{2}$ Stunde von der Eiſenbahn liegt das Städtchen Lucka (Lukau) mit 1300 Einwohnern, unter denen es viele Zeugweber giebt. Die Eiſenbahn führt

uns nun bei den Dörfern Plottendorf, Trebanz, Gerstenberg, Zetzscha, Knau, Rasephas und Kauerndorf vorbei bald nach Altenburg, der Residenzstadt des Herzogthums Sachsen-Altenburg. Von Connewitz (bei Leipzig) aus ist auf unserer Fahrt bis Altenburg die Pleiße stets zur Linken geblieben.

Altenburg, sonst freie Reichsstadt, liegt am linken Ufer der Pleiße, unter 30° 6′ O. L. und 50° 59′ N. Br., 5 Meilen südlich von Leipzig, an der Hofer Straße, hat unebene Straßen, beinahe 1300 Häuser mit ungefähr 14270 Einwohnern, die sich mit Handel und mit Verfertigung von Handschuhen, Dosen, Bürsten, Siegellack, Spielkarten u. s. w. beschäftigen. Urkundlich wird Altenburg zuerst 1140 erwähnt, die Zeit der Entstehung fällt in die Jahre 1050 bis 1080. Bei der Landestheilung zwischen Ernst und Albert 1485 kam Stadt und Land zum Ernestinschen Theil, ward 1603 und 1826 Sitz einer neuen Linie Sachsen-Altenburg. Die Stadt Altenburg hatte große Kriegsnoth in den Jahren 1308, 1430, im 30 und 7jährigen Kriege, 1812 und 1813 auszustehen, wurde auch 1396 den 15. Mai, 1403 den 3. Juni, 1427 den 16. Mai, 1475 den 16. Juli, 1728 den 30. Juni und 1783 den 20. October durch große Feuersbrunst heimgesucht. Die Reformation ward bereits im Jahre 1525 allgemein eingeführt, und 1833 trat Altenburg zum deutschen Gesammtzoll- und Handelsvereine. Zu den Merkwürdigkeiten dieser Stadt gehören 1) das Schloß,

Digitized by Google

wo 1455 durch Kunz von Kauffungen der berüchtigte Raub der sächsischen Prinzen Ernst und Albert ausgeführt ward, seit 1826 Residenz der neuern Linie Altenburg; 2) die an's Schloß anstoßende Schloßkirche mit der alten und neuen Fürstengruft; 3) der Schloßgarten; 4) das Rathhaus, Brauhaus und die Wasserkunst; 5) die Bartholomäikirche und die Nikolaikirche. Die Stadt hat überhaupt ungewöhnlich viel Kirchen und Kapellen, eine Bürger-, Garnison-, Kunst- und Handwerksschule, mehrere gemeinnützige Institute und Stiftungen, Vereine für Wissenschaft, Kunst und Gewerbe, Buchhandlungen und jährlich zwei, 6 Tage dauernde Jahrmärkte, 2 Roßmärkte, einen Tauben- und einen Wollmarkt, 2 Apotheken, angenehme Promenaden und eine sehr freundliche, von vielen Dörfern belebte, bergige Umgegend; innerhalb der Stadtmauer liegt der Pehlhof, ein dem sächsischen Staatsminister von Lindenau gehöriges Rittergut. In einem Umkreise von 2 bis 3 Stunden um Altenburg wohnen die Altenburger Bauern, wendischen Ursprungs, sich besonders durch Sitten, Gebräuche, Lebensweise und Kleidung auszeichnend, auch meistentheils wohlhabend. Die angesehensten Gasthäuser in der Stadt Altenburg sind der Hirsch (in geschichtlicher Hinsicht berühmt), die Stadt Gotha, das Hôtel de Saxe und die Stadt Leipzig. — Eine recht ausführliche „Beschreibung der Residenzstadt Altenburg und ihrer Umgebung" ist zu Altenburg in der Schnuphase'schen Buchhandlung 1841 erschienen.

Digitized by Google

Die Eisenbahn, deren Vollendung von Leipzig aus bis hierher um die Mitte des Jahres 1842 gehofft wird, erhält hier ihren Bahnhof hinter den letzten Häusern auf Unterpauritz am Kauerndorfer Wege, unfern des, die Schecke genannten Gasthauses, der Caserne und des Krankenhauses. In der Nähe der Stadt giebt es große Braunkohlenwerke.

Wir setzen nun unsere Fahrt von Altenburg aus weiter fort. Im Allgemeinen genommen entfernt sich die Bahn zwischen Altenburg und Werdau fast gar nicht von der Pleiße, nur bei Altenburg selbst macht sie einen starken Bogen. Wir kommen bei den Dörfern Rasephas, Borgishain, Wendischleuba, Remsa, Poschwitz, Schelchwitz. Wilchwitz, Münsa, Kotteritz, über die Pleiße, bei Paditz, Stünzhain, Zschechwitz, Lehnitzsch, Mockern, Gardschütz, Lehndorf, Zürchau, Lehmigen und Bornshain vorbei nach Gößnitz, und zwar so, daß auf dieser Fahrt uns Poschwitz, Kotteritz, Paditz, Zschechwitz, Mockern, Gardschütz, Lehndorf, Zürchau und Bornshain rechts, die übrigen Dörfer aber links liegen bleiben. Eine Stunde rechts von der Bahn entfernt, hinter Bornshain, liegt das altenburgische Städtchen Schmölln an der Sprotta, mit 2800 Einwohnern, von denen Viele Tuchweber sind. Die Pleiße wird zwischen Stünzhain und Zschechwitz viermal, zwischen Zschechwitz und Lehnitzsch zweimal (in der Nähe der Teufelsbrücke) passirt; zwischen Zürchau und Löhmigen geht die Bahn über einen

Digitized by Google

Bach, so wie über einen Mühlgraben, zwischen Löhmigen und Gößnitz aber noch einmal über die Pleiße. Von Gößnitz aus, links von der Bahn, 2½ Stunde entfernt liegt das Städtchen Waldenburg an der Mulde, welche Residenz des Fürsten von Schönburg-Waldenburg nahe 2200 Einwohner hat, die Steingut-, Wollen-, Leinwand-, Strumpf- und Baumwollenfabriken haben und Handel mit Korn, Garn, Pfeifen- und Schmelztiegeln treiben. Unweit Waldenburg wird in dem Dorfe Altstadt-Waldenburg eine groß: Menge Thonwaaren verfertigt.

Die ganze Strecke von Hasselbach bis Gößnitz ist meistens flach und sehr fruchtbar. Im Amte Altenburg existirt eine gute Dreifelder-Wirthschaft und man trifft schön bepflanzte Kunststraßen an. Die Rindviehzucht ist nicht unbedeutend, bekannt ist Altenburger Butter und Käse. Die Einwohner des Herzogthums Altenburg sind größtentheils Lutheraner; Juden giebt es im Lande gar nicht. Der Kunstfleiß der Altenburger ist bedeutend, ebenso deren Zwischenhandel mit Wolle, Getreide und Garn; selbst ansehnliche Wechselgeschäfte werden zu Altenburg getrieben. Das Städtchen Gößnitz liegt an der Pleiße, eine Viertelstunde links von der Eisenbahn entfernt.

Setzen wir jetzt von Gößnitz aus die Fahrt auf der Eisenbahn weiter fort, so kommen wir bei Nertitz, Zschöpel, welches rechts bleibt, Drößen und Poritz, welches links bleibt, vorbei bis an

Digitized by Google

die k. sächs. Grenze, indem wir nun in den erzgebirgischen Kreis eintreten und, bei Frankenhausen und Leitelshain links vorbeifahrend, nach Crimmitzschau kommen. Die Stadt Crimmitzschau liegt an der Pleiße, zwischen welchem Flusse und der Stadt die Eisenbahn hindurchgehet. Dieser Ort hat 300 Häuser mit 3800 Bewohnern, unter denen es besonders Färber giebt, und nicht wenig Woll- und Baumwollfabriken. Auf der linken Seite der Eisenbahn liegt, 2½ Stunden von Crimmitzschau entfernt, Glauchau (die Hauptstadt der ganzen Grafschaft Schönburg) an der Zwickauer Mulde. Dieser Ort, der die eigentliche Residenz der Grafen von Penig-Glauchau und Penig-Penig ist, hat 750 Häuser und 6000 Einwohner. Hier giebt es viele Barchent-, Kannefas-, Wollen-, Nadel- und Zinnwaaren, Leder- und Linnenfabriken, Eisen- und Kupferhämmer. In Glauchau ist auch der Sitz der gemeinschaftlichen Regierung, des gemeinschaftlichen Consistoriums, der Gesammt-Obersteuereinnahme u. s. w. Nicht weit von Glauchau, 1 Stunde links von Crimmitzschau, liegt das Städtchen Meerane mit 300 Häusern und 4250 Bewohnern.

Von Crimmitzschau aus führt uns die Eisenbahn bei den Dörfern Neukirchen (rechts liegend), Naundorf (links lieg.), Schweinsburg (links lieg.) und Langenhessen (rechts lieg. mit 1000 Bewohnern), immer dicht an der Pleiße, vorbei nach Werdau, welche Stadt, an der Pleiße liegend,

Digitized by Google

500 Häuser und 5050 Einwohner hat, welche besonders viel Tuch fabriciren. Bei Werdau, westwärts von der Bahn, liegt das große Dorf Langenbernsdorf mit 1550 Einwohnern. Von Werdau aus soll eine Zweigbahn nach Zwickau angelegt werden, welche Stadt von Werdau aus links 2 Stunden entfernt liegt. Zwickau, an der Freiberger Mulde gelegen, ist eine der wichtigsten Städte des Erzgebirges, hat nahe 900 Häuser mit 6800 Einwohnern, 5 Kirchen, das Schloß Osterstein mit einem Arbeitshaus, ein Gymnasium mit einer Bibliothek von 16000 Bänden, viele Woll-, Baumwollenzeug-, Wollkamm-, Nägel-, Leder-, Casimir-, Tuch-, Siegellack-, Papier-, Farben- und Cattunfabriken. Am berühmtesten ist Zwickau in neuester Zeit durch seinen Steinkohlenhandel geworden; denn in der Umgegend der Stadt findet man, besonders bei Planitz, Bockau und Oberhohendorf, mächtige Steinkohlenlager. Zwischen Werdau und Reichenbach liegen ostwärts von der Bahn Alt- und Neuschönfels mit 3000 Einwohnern.

Wir setzen nun unsere Dampfwagenfahrt von Werdau aus weiter fort, und kommen — das Dorf Leubnitz rechts, Steinpleis links und die Dörfer Ruppersgrün und Baiersdorf rechts liegen lassend — nach dem, rechts von der Eisenbahn gelegenen, Flecken Neumark, und gelangen nun, den erzgebirgschen Kreis wieder verlassend, in der Nähe von Schönbach in den voigtländischen Kreis nach dem Städchen Reichenbach (an der Zwickau-Plauener

Digitized by Google

Straße), das 630 Häuser mit 5200 Einwohnern hat, von denen Viele Schuhmacher, Lein- und Strumpfweber sind; auch giebt es Woll- und Baumwollfabriken. Von diesem Orte an macht die Eisenbahn bis an die baiersche Grenze fast immer bedeutende Bogen, da das nun stets gebirgiger werdende Terrain es nicht anders erlaubt. Reichenbach liegt rechts an der Eisenbahn und vier Stunden von diesem Orte nordwestlich entfernt. Die Stadt Greiz (an der weißen Elster), die Residenz des Fürsten v. Reuß-Greiz, hat 570 Häuser mit 6400 Bewohnern; 2 fürstliche Schlösser, ein Consistorium, Woll- und Baumwollfabriken. — Von Reichenbach führt uns der Dampfwagen in sehr kurzer Zeit nach Mylau und Netzschkau, zwischen welchen beiden Städtchen von resp. 2420 und 1600 Einwohnern die Gräßlitz durchfließt. Mylau liegt links und Netzschkau rechts von der Eisenbahn. Ueber Netzschkau hinaus, 2 Stunden weiter gehend, kommt man nach dem, an der weißen Elster gelegenen, Städtchen Elsterberg, das 250 Häuser und 2350 Einwohner hat.

Von Netzschkau aus geht nun die Bahn — Weisensand rechts und Berlas links lassend — bis zum Städtchen Treuen, eine Viertelstunde links von der Bahn gelegen, welcher Ort 300 Häuser mit 3900 Bewohnern hat. Noch ehe man nach Treuen gelangt, von Weisensand aus links, liegt ein Stündchen entfernt die kleine Stadt Lengefeld, die 330 Häuser und 3500 Einwohner hat. Hier giebt es Tuch-, Lein- und Baumwollwebereien,

Digitized by Google

Schönfärbereien, eine große Spinnmühle; auch Scheidewasser wird gebrannt.

Von Treuen 4 Stunden südöstlich liegt der Flecken Falkenstein mit 2900 Einwohnern, welche den Zinnbergbau betreiben. Von diesem Orte aus, wo sich ein Bergamt befindet, wird west- und südwärts kein sächsisches Bergamt und kein Spitzenklöppeln mehr angetroffen. Zwei Stunden von Falkenstein und vier Stunden von Treuen liegt die kleine Stadt Auerbach an der Gölzsch, welche 270 Häuser und 3000 Einwohner hat. Diese verfertigen besonders Musseline, Schleier, Spitzen, Tuche, Papier und Nadeln, treiben auch Handel mit Spitzen und Getreide.

Von Treuen geht die Bahn bei Cospersgrün, Thosfeld, Altensalz und Crieschwitz nach Plauen, der Hauptstadt des Voigtländischen Kreises. Plauen, am linken Ufer der weißen Elster, die hier zwischen der Stadt und der Eisenbahn hindurch fließt, gelegen, hat 560 Häuser mit 9100 Einwohnern. Diese Stadt hat ein Schloß, zwei Kirchen, ein Lyceum und Schullehrerseminar, sehr wichtige Baumwollfabriken, sehr feine Spinnereien auf 5 Spinnmühlen; ferner Tuch-, Strumpf-, Wachsleinwand-, Metallknopf-, Cattun- und Zitzfabriken, sehr gute Bleichen, einen großen Handel mit Musselin, deren Verfertigung hier und im Voigtländischen Kreise überhaupt 30 Tausend Menschen beschäftigt. In Plauen lebte einst der Prediger Dörfel, welcher die wahren Bahnen der Kometen nachwies, und hier

Digitized by Google

ward auch im Jahre 1682 der bekannte Baron Böttcher, der Erfinder des Porzellans, geboren.

Indem wir auf dem Bahnhofe in Plauen den Dampfwagen wieder besteigen, beginnen wir den letzten Theil der Reise, deren erste Hälfte immer in der Nähe der weißen Elster, dann aber durch einen sehr gebirgigen und rauhen Theil des sächsischen Voigtlandes vor sich gehet. Wir fahren nach und nach zwischen den Dörfern Reinsdorf, Kobitzschwalde, Thiergarten, Straßberg, Kloschwitz, Kurbitz, Unter- und Oberweischlitz, Geilsdorf, Planschwitz, Droda, Bobenneukirchen und Sachsengrün hindurch bis an die voigtländisch-baiersche Grenze, und zwar bleiben uns von diesen Ortschaften Reinsdorf, Thiergarten, Kurbitz, Oberweischlitz, Planschwitz und Bobenneukirchen links liegen. Von Planschwitz aus östlich kommen wir, wenn wir zu Fuße gehen, binnen drei Stunden nach Oelsnitz an der Elster, in der hier, so wie in ihren Nebenbächen, es ehedem bedeutende Perlenfischereien gab. Die Stadt Oelsnitz besteht aus 370 Häusern, von 3850 Menschen bewohnt, welche Gold- und Silberwaaren, Baumwollen-, Strumpf- und Lederwaaren fabriciren. In der Nähe liegt das alte Schloß Voigtsberg.

Von der sächsischen Grenze an ist die Eisenbahn auf baiersche Gebiete noch 4 Stunden lang und gehet bei den Dörfern Trogenau, zwischen Haidt und Gattendorf hindurch. Jetzt haben wir

das Ziel unſerer Reiſe, die Stadt Hof, erreicht. Hof, eine der nördlichſt gelegenen Städte Baierns, im Obermainkreiſe an der Saale, hat 700 Häuſer (am 4. Sept. 1823 brannten 262 Häuſer, die Michaeliskirche und das Rathhaus ab) mit 6900 Einwohnern. Dieſe Stadt hat ein Gymnaſium mit einer großen Bibliothek, ferner Flor-, Schleier-, Zwirn-, Woll-, Baumwoll-, Leder-, Farben-, und Papierfabriken. Der Handel wird durch die beiden jährlichen Meſſen ziemlich belebt. In der Nähe von Hof giebt es Marmorſteinbrüche und Eiſenbergwerke.

Baiern wird nun ſeiner Seits eine Eiſenbahn von Hof über Culmbach und Bamberg nach Nürnberg bauen, von Nürnberg aber dann über Roth, Weiſenburg, Monheim und Donauwerth nach Augsburg, um auf dieſe Weiſe und mittelſt der bereits vollendeten München-Augsburger Eiſenbahn in Zukunft ſeine Reſidenzſtadt München mit Leipzig und dem Norden Deutſchlands überhaupt in fortdauernd ſchnelle Communication zu bringen.

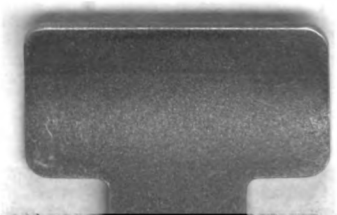
Digitized by Google

Gedruckt bei Friedrich André.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Leipzig,
Verlag von Gebhardt und Reisland.
1842.

Druck von Fr. Andrä in Leipzig.